
Public Policy: Jurnal Aplikasi Kebijakan Publik dan Bisnis



LPPM STIA Said Perintah

Volume 5, No. 1, Maret 2024

<https://stia-saidperintah.e-journal.id/ppj>

Received; 2024 - 02 - 22

Accepted; 2024 - 03 - 15

Published; 2024 - 04 - 02



The editorial board holds publication rights for articles under a CC BY SA license, allowing distribution without separate permission if credited. Published articles are openly accessible for research, with no liability for other copyright violations (<https://stia-saidperintah.e-journal.id/ppj/kebijakan/hakcipta>).



[Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)

Analisis Dampak Pembangunan Jalan Produksi Perkebunan Terhadap Peningkatan Perekonomian Masyarakat Desa

Ulfa E. R. Ollong¹⁾
Maryam Sangadji²⁾
Muspida³⁾

^{1,2,3} Universitas Pattimura,
Ambon, Maluku, Indonesia
maryam_sng@yahoo.co.id

Abstract

One effort to develop the agricultural sector is by enhancing adequate agricultural infrastructure support, including through the development of Production Roads. This research aims to determine the impact of Production Road development on time efficiency, distribution, and community income in Latu Village. This is a comparative study that compares the perceptions of paired respondent samples using the Sign Test analysis method. The results of this study show that, partially, time efficiency and community income have a negative rank value of 0, and positive rank value of 24, indicating a difference and significant impact before and after the Production Road development. However, farmer community distribution has a negative rank value of 18, while the positive rank has a value of 0, meaning there is no significant impact on distribution before and after the Production Road is built in Latu Village, Amalatu District, West Seram Regency.

Keywords : Infrastructure, Time Efficiency, Distribution, Income

Pendahuluan

Indonesia dikenal sebagai Negara agraris yang berarti Negara yang mengandalkan hasil dari sektor pertanian dan sektor perkebunan sebagai sumber mata pencaharian maupun sebagai penopang pembangunan. Sektor pertanian dan perkebunan merupakan salah satu sektor yang sangat dominan dalam pendapatan masyarakat di Indonesia karena mayoritas penduduk Indonesia bekerja sebagai petani dan pekebun. Namun produktivitas perkebunan masih jauh dari harapan (Amalia, 2017). Faktor penyebab kurangnya produktivitas perkebunan bisa dikarenakan lahan perkebunan yang semakin sedikit dan bisa pula dikarenakan sumber daya manusia yang masih rendah dalam mengolah lahan perkebunan sehingga hasil dari perkebunan tersebut tidak maksimal mayoritas petani dan pekebun di Indonesia masih menggunakan dan menerapkan sistem manual dalam pengolahan lahan perkebunannya (Amalia, 2017).

Jalan produksi merupakan unsur penting sebagai sarana infrastruktur dalam pengembangan perkebunan dalam rangka peningkatan ketahanan pangan, pengembangan agribisnis dan peningkatan kesejahteraan petani. Didalam UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan terdapat Klausul Jalan Khusus (UU No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, 2004) yaitu jalan yang pembangunan dan pembinaannya merupakan tanggung jawab Kementerian terkait. Sehubungan dengan itu maka jalan pertanian dikategorikan Jalan Khusus pada kawasan pertanian (hortikultura, perkebunan dan peternakan rakyat). Mengacu pada UU Jalan tersebut maka pengembangan jalan pertanian harus berdasarkan asas kemanfaatan, keamanan, keselamatan, keserasian, keselarasan, keseimbangan, keadilan, transparansi dan akuntabilitas, keberdayagunaan dan keberhasilgunaan serta kebersamaan dan kemitraan.

Pada saat ini banyak lokasi lahan pertanian maupun perkebunan belum mempunyai jalan yang memadai sehingga sangat menghambat masyarakat pekebun dalam berusaha di lahannya. Akses jangkauan pekebun untuk mendistribusikan hasil produksi menjadi mutlak perlu diwujudkan oleh pemerintah. Hal tersebut, tidak bisa diabaikan pasalnya prasarana dan sarana perkebunan di era modern dibutuhkan untuk mendorong terjadinya peningkatan produktivitas. Melalui jalan produksi, akan mempermudah akses menjangkau areal perkebunan. Jalan produksi ini selebihnya akan memutus *cost* produksi yang besar dan memberi banyak manfaat untuk para pekebun. Dengan begitu, semakin menegaskan bahwa

keberadaan jalan produksi amat penting bagi petani, yang sekaligus sebagai peluang yang dapat meningkatkan kualitas hasil produksi pertanian yang sesuai dengan standar dalam pembangunan dan rehabilitasinya.

Kenyataan itu, sejatinya selaras dengan Peraturan Pemerintah RI Nomor 12 Tahun 2012 (*PP No. 12 Tahun 2012, n.d.*), tentang Insentif Perlindungan Lahan Pertanian Pangan Berkelanjutan sebagai pelaksanaan ketentuan Pasal 43 Undang-Undang Nomor 41 Tahun 2009 tentang Perlindungan Lahan Pertanian Pangan Berkelanjutan. Artinya bahwa majunya sistem pertanian/perkebunan ditandai dengan meningkatnya produktivitas dan kesejahteraan petani. Salah satunya, adalah melalui jalan produksi yang mana sejalan dengan tujuan pembangunan pertanian nasional yakni menyediakan pangan untuk seluruh rakyat, meningkatkan kesejahteraan petani dan menggenjot ekspor.

Kondisi Desa Latu yang memiliki banyak areal perkebunan telah menjadikannya sebagai desa yang potensial dalam memasok hasil perkebunan ke pasar desa maupun sampai ke kota kabupaten. Hasil perkebunan diangkut dengan menggunakan sarana seadanya dan memanfaatkan transportasi yang tersedia antara lain, gerobak, sepeda dan motor. Sementara konstruksi jalan yang dilalui dari perkebunan menuju jalan poros masih berupa jalan tanah. Dengan kondisi ini, maka pengangkutan hasil produksi mengalami keterbatasan dari sisi;

1. Waktu karena membutuhkan waktu yang lebih lama untuk membawa hasil perkebunan ke pasar desa.
2. Kapasitas angkut sangat terbatas karena hasil produksi hanya dimuat dengan gerobak, sepeda dan jasa pikul.
3. Harga produksi menjadi tinggi akibat proses pengangkutan yang sulit.

Dengan kondisi ini, hasil produksi perkebunan yang sampai di pasar desa untuk didistribusikan hanya dua kali angkut dalam satu hari. Hal ini tentu sangat minim dan berimbas pada penghasilan para pekebun. Sehingga penyediaan sarana transportasi khususnya jalan produksi menjadi penting untuk dilaksanakan, dimana dengan adanya jalan produksi dengan perkerasan aspal, maka pengangkutan hasil produksi dari kebun menuju pasar desa dapat menggunakan mobil sehingga terjadi peningkatan dalam kapasitas hasil produksi yang dimuat, demikian juga dengan waktu tempuh yang lebih cepat. Semakin banyak hasil produksi yang dapat didistribusikan ke pasar dan semakin tinggi permintaan

yang dapat dipenuhi, maka semakin cepat perputaran uang, semakin tinggi pemasukan, yang berimbas pada peningkatan kesejahteraan para usaha tani dan masyarakat.

Pemahaman persepsi masyarakat terhadap pembangunan menjadi penting untuk diperdalam, sehingga masyarakat memahami manfaat dari pembangunan. Persepsi kebermanfaatannya dari segi ekonomi dan sosial mempengaruhi penerimaan masyarakat terhadap pembangunan infrastruktur, namun ketika berkurangnya citra dan pendapatan masyarakat akan menyebabkan penolakan (Wu et al., 2019). Peneliti berpendapat bahwa perencanaan pembangunan infrastruktur dapat meningkatkan citra wilayah, sehingga meningkatkan pendapatan sosial dan taraf hidup. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian Wu et al., (2019) bahwa manfaat yang dirasakan, membantu pembangunan berkelanjutan dan standar ekonomi. Melihat fenomena tersebut, maka penting untuk diteliti sejauh mana dampak jalan produksi perkebunan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan terhadap ekonomi masyarakat yang dilihat dari: 1) Pendapatan petani desa Latu; 2) Tingkat efisiensi waktu pengangkutan hasil produksi; 3) dan Distribusi petani.

Kajian ini juga berpotensi memberikan kontribusi baru dengan memfokuskan pada dampak pembangunan jalan produksi perkebunan terhadap peningkatan perekonomian masyarakat desa. Melalui analisis mendalam, penelitian ini menyoroti bagaimana infrastruktur jalan produksi perkebunan berpengaruh pada aksesibilitas, distribusi produk, dan aktivitas ekonomi di tingkat lokal. Fokus pada konteks masyarakat desa juga menjadi keunggulan, karena hal ini memungkinkan penelitian untuk memberikan wawasan yang lebih spesifik tentang dinamika ekonomi dan implikasi kebijakan yang relevan untuk pengembangan ekonomi desa secara berkelanjutan. Berdasarkan fenomena, realita dan kebaharuan ini maka kajian ini dipandang penting untuk dilakukan secara mendalam dengan tujuan untuk menganalisis dampak pembangunan jalan produksi perkebunan terhadap peningkatan perekonomian masyarakat desa.

Kerangka Teoritis dan Pengembangan Hipotesa Penelitian

Pengembangan Ekonomi Pedesaan

Ragnar Nurkse dalam Hossain, (2021) mengemukakan sebuah teori yang dikenal sebagai teori Lingkaran Setan Kemiskinan (*Vicious Circle of Poverty*). Lingkaran kemiskinan merupakan suatu rangkaian kekuatan yang saling mempengaruhi suatu keadaan dimana

suatu negara akan tetap miskin dan akan banyak mengalami kesukaran untuk mencapai tingkat pembangunan yang lebih baik. Menurut Nurkse terdapat dua lingkaran kemiskinan yaitu;

1. Dari segi penawaran; tingkat pendapatan masyarakat yang rendah yang diakibatkan oleh tingkat produktivitas yang rendah yang menyebabkan kemampuan menabung masyarakat rendah. Kemampuan menabung yang rendah akan menyebabkan tingkat pembentukan modal rendah, yang kemudian akan menyebabkan kekurangan modal dan demikian tingkat pembentukan modal rendah.
2. Dari segi permintaan; di negara yang miskin perangsang untuk menanam modal sangat rendah, karena luas pasar untuk berbagai jenis terbatas, hal ini disebabkan oleh pendapatan masyarakat yang sangat rendah dikarenakan tingkat produktivitas yang rendah sebagai wujud dari tingkat pembentukan modal yang terbatas dimasa lalu, disebabkan kekurangan perangsang untuk menanam modal dan seterusnya.

Infrastruktur

Teori dorongan kuat (*big push theory*) merupakan teori lainnya yang menyatakan bahwa untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang tinggi diperlukan dana secara besar-besaran (Iyaji, 2022). Dana tersebut dapat digunakan untuk membangun penyediaan sejumlah infrastruktur untuk mendukung perkembangan sektor-sektor ekonomi. Teori ini selanjutnya menyatakan bahwa untuk menanggulangi hambatan pembangunan ekonomi negara terbelakang dan untuk mendorong perekonomian ke arah kemajuan diperlukan diperlukan suatu dorongan kuat atau suatu program besar yang menyeluruh dalam bentuk jumlah minimum investasi. Salah satu bentuk investasi yang dimaksud adalah investasi dalam infrastruktur yang akan memunculkan industri yang saling berkaitan. Mengacu kepada konsep teori dorongan kuat tersebut, maka untuk mewujudkan pertumbuhan ekonomi yang tinggi di suatu daerah diperlukan investasi infrastruktur yang besar (Jhingan, 2012).

Jalan Produksi

Jalan produksi merupakan prasarana transportasi pada kawasan perkebunan (tanaman pangan, hortikultura, perkebunan rakyat dan peternakan) untuk memperlancar mobilitas pengangkutan sarana produksi menuju lahan pertanian, perkebunan dan

mengangkut hasil produk dari lahan menuju tempat penyimpanan, atau pasar. Sebagian besar jalan produksi masih berupa tanah atau berlapis kerikil, tetapi di beberapa tempat sudah ada jalan produksi yang beraspal. Di Indonesia, jalan khusus (termasuk jalan pertanian) disebutkan dalam UU No. 38 tahun 2004 tentang adanya jalan (UU No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, 2004) yang pembangunan dan pembinaannya dilakukan oleh kementerian terkait. Khusus untuk jalan pertanian, tanggung jawabnya dibebankan pada Kementerian Pertanian Republik Indonesia. Di negara bagian Texas, Amerika Serikat, jalan usaha tani disebut dengan *farm-to-market road* dan memiliki kode tersendiri, yaitu FM dan diikuti dengan nomor jalan, misalnya FM 2969 (Laporan Pendahuluan Perencanaan Tanggul | PDF, n.d.). Jalan ini umumnya menghubungkan lahan usaha tani dengan pasar dan fasilitas lainnya yang dikelola oleh pemerintah negara bagian.

Distribusi

Distribusi merujuk pada proses atau kegiatan pengiriman, penyaluran atau penyebaran barang, jasa atau informasi dari produsen atau sumber ke konsumen atau pengguna akhir. Ini melibatkan rangkaian kegiatan yang terkait dengan transportasi, penyimpanan, penjualan, serta pengiriman barang dan jasa dari titik asal ke titik tujuan. Berikut adalah beberapa poin penting terkait distribusi, antara lain;

1. Pengangkutan: Distribusi seringkali terkait erat dengan pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat lain. Ini melibatkan pemilihan moda transportasi yang tepat seperti truk, kapal, pesawat, kereta api atau kombinasi dari beberapa moda tersebut untuk memastikan barang sampai dengan aman dan tepat waktu.
2. Pergudangan dan penyimpanan: Proses distribusi juga mencakup kegiatan penyimpanan barang dalam gudang atau fasilitas penyimpanan lainnya sebelum mereka disalurkan ke konsumen. Pergudangan ini melibatkan manajemen persediaan dan penyimpanan yang efisien untuk memastikan ketersediaan barang saat diperlukan.
3. Manajemen rantai pasokan: Distribusi adalah bagian integral dari manajemen rantai pasokan (*supply chain management*). Hal ini mencakup pengelolaan semua proses yang terlibat dalam produksi, pengiriman dan pemasaran barang dan jasa dari bahan baku hingga produk jadi sampai ke tangan konsumen.
4. Peningkatan aksesibilitas: Pembangunan jalan produksi meningkatkan aksesibilitas terhadap wilayah yang sebelumnya sulit dijangkau. Hal ini dapat memudahkan distribusi

barang dari produsen ke konsumen, memperluas pasar potensial, serta mengurangi biaya logistik.

5. Perubahan pola distribusi: Pembangunan jalan produksi mempengaruhi pola distribusi barang dan jasa. Akses yang lebih baik dapat mengubah rute distribusi, memperpendek jalur pengiriman, serta mengurangi waktu tempuh.
6. Konektivitas dan ekonomi lokal: Jalan produksi yang baik dapat meningkatkan konektivitas antar wilayah dan sektor ekonomi. Hal ini berpotensi mendorong pertumbuhan ekonomi lokal dengan memfasilitasi perdagangan, meningkatkan mobilitas tenaga kerja, dan meningkatkan investasi di sekitar jalan tersebut.

Hipotesis Penelitian

Hipotesis merupakan dugaan sementara yang masih perlu diuji kebenarannya melalui data-data yang diperoleh. Pernyataan hipotesis dalam penelitian ini antara lain;

1. Diduga tingkat efisiensi waktu distribusi hasil produksi sebelum dan sesudah pembangunan jalan produksi mengalami perubahan yang signifikan.
2. Diduga distribusi hasil perkebunan sebelum dan sesudah pembangunan jalan produksi mengalami perubahan yang signifikan.
3. Diduga pendapatan masyarakat Desa Latu sebelum dan sesudah pembangunan jalan produksi mengalami perubahan yang signifikan.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif serta komparatif untuk membandingkan persepsi sampel responden yang berpasangan. Hal ini digunakan untuk mengetahui perbandingan parameter sebelum pembangunan jalan produksi dan sesudah terbangunnya jalan produksi (Sugiyono, 2006). Pelaksanaan kajian ini berlokasi di Desa Latu Kecamatan Amalatu Kabupaten Seram Bagian Barat. Populasi dalam penelitian ini adalah 24 penduduk yang bermukim di sekitar lokasi pembangunan jalan produksi, pemilik kebun dan pemilik kendaraan pengguna jalan produksi. Penarikan sampel kajian ini menggunakan teknik sampel sensus sehingga seluruh populasi menjadi sampel kajian ini. Metode pengumpulan data dilakukan dengan cara mengadakan peninjauan pada lokasi yang menjadi objek untuk mendapatkan data primer dan sekunder. Data sekunder diperoleh

melalui 24 responden penduduk yang memanfaatkan jalan tani untuk kegiatan produksi pertanian, dengan menggunakan observasi, wawancara dan kuisioner.

Data yang terkumpul kemudian dianalisis dengan dua cara yaitu: analisis kualitatif, yaitu bentuk analisis yang mendeskripsikan data dan informasi yang diperoleh sesuai dengan hasil kuesioner skala likert dan memberikan penafsiran serta menarik kesimpulan dari data dan informasi tersebut. Analisis selanjutnya menggunakan analisis kuantitatif dengan menggunakan alat analisis uji beda dalam hal ini adalah uji tanda (*sign test*). Analisis ini digunakan untuk menguji perbedaan dua sampel tak bebas. Inti dari uji beda tanda adalah terletak pada arah perbedaan (positif atau negatif), bukan pada besarnya perbedaan tersebut. Model umum dari uji tanda adalah (Kadir, 2016).

$$Z = \frac{P_i - \mu_p}{\sigma_p}$$

Dimana;

Z = Nilai statistik.

Pi = Nilai pengamatan yang bertanda tertentu (negatif)

μi = Rata-rata

σp = Standar deviasi

Uji normalitas sebagai pengujian awal data penelitian dilakukan dengan menggunakan uji *Kolmogorov-Smirnov-Shapiro-Wilk* untuk menentukan apakah distribusi data mengikuti distribusi normal. Jika nilai signifikansi > 0,05, data dianggap berdistribusi normal; jika < 0,05, data dianggap tidak normal. Hasil uji normalitas menentukan penggunaan uji beda, yaitu uji parametrik (*paired sample t test*) jika data normal, dan uji non-parametrik (uji *wilcoxon sign test*) jika tidak normal. Pengujian lanjutan melibatkan Uji t dengan menggunakan uji *Wilcoxon signed rank test*. Uji ini digunakan untuk membandingkan dua pengamatan berpasangan sebelum dan sesudah untuk menentukan adanya perbedaan antara kedua sampel tersebut. Uji ini termasuk dalam kategori uji nonparametrik karena data tidak berdistribusi normal, sehingga perlu dilakukan uji normalitas sebelumnya.

Pembahasan Hasil Penelitian

Uji Normalitas

Uji *Kolmogorov-Smirnov*

Hasil uji normalitas variabel efisiensi waktu dengan uji *Kolmogorov-Smirnov* terlihat berikut ini.

Hasil Uji Normalitas Variabel Efisiensi Waktu

	Variabel Penelitian	<i>Kolmogorov-Smirnov</i>			<i>Shapiro-Wilk</i>		
		Statistic	Df	Sig.	Statistic	Df	Sig.
Hasil sebelum dan sesudah	Pendapatan 1	.205	24	.010	.859	24	.003
	Pendapatan 2	.318	24	<.001	.778	24	<.001

a. *Lilliefors Significance Correction*

Sumber; Hasil olah data penelitian, (2024)

Uji *Kolmogorov-Smirnov* dilakukan dengan tingkat kepercayaan 95% (taraf signifikansi 0,05%). Hasil uji diatas menunjukkan bahwa nilai signifikansi untuk efisiensi waktu sebelum dan setelah Pembangunan jalan produksi di Desa Latu adalah 0,001, yang lebih kecil dari taraf signifikansi yang ditetapkan. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa data efisiensi waktu tidak berdistribusi normal sebelum maupun setelah pembangunan jalan produksi di Desa Latu.

Selanjutnya, hasil uji normalitas variabel distribusi dengan uji *Kolmogorov-Smirnov* terlihat berikut ini.

Hasil Uji Normalitas Variabel Distribusi

	Variabel Penelitian	<i>Kolmogorov-Smirnov</i>			<i>Shapiro-Wilk</i>		
		Statistic	Df	Sig.	Statistic	Df	Sig.
Hasil sebelum dan sesudah	Distribusi 1	.401	24	<.001	.616	24	<.001
	Distribusi 2	.304	24	<.001	.733	24	<.001

a. *Lilliefors Significance Correction*

Sumber; Hasil olah data penelitian, (2024)

Uji normalitas menggunakan metode *Kolmogorov-Smirnov* dengan tingkat kepercayaan 95% (taraf signifikansi 0,05%) menunjukkan nilai distribusi pada kolom sig. sebesar 0,001, yang lebih kecil dari nilai taraf signifikansi yang ditetapkan. Hal ini juga terjadi pada data distribusi setelah Pembangunan jalan produksi di Desa Latu, di mana nilai distribusi sig. adalah 0,001 yang juga lebih kecil dari 0,005. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa data pendapatan sebelum dan setelah adanya Pembangunan jalan produksi di Desa Latu tidak berdistribusi normal

Selanjutnya, hasil uji normalitas variabel pendapatan dengan uji *Kolmogorov-Smirnov* terlihat berikut ini.

Hasil Uji Normalitas Variabel Pendapatan

	Variabel Penelitian	<i>Kolmogorov-Smirnov</i>			<i>Shapiro-Wilk</i>		
		<i>Statistic</i>	Df	Sig.	<i>Statistic</i>	Df	Sig.
Hasil sebelum dan sesudah	Pendapatan 1	.221	48	<.001	.835	48	<.001
	Pendapatan 2	.339	48	<.001	.637	48	<.001

a. *Lilliefors Significance Correction*

Sumber; Hasil olah data penelitian, (2024)

Hasil uji normalitas menggunakan metode *Kolmogorov-Smirnov* dengan tingkat kepercayaan 95% (taraf signifikansi 0,05%), ditemukan bahwa nilai pendapatan memiliki nilai sig. sebesar 0,001, yang lebih kecil dari nilai taraf signifikansi yang ditetapkan. Hal yang sama juga terjadi pada data pendapatan setelah pembangunan jalan produksi di Desa Latu, dimana nilai sig. adalah 0,001 yang juga lebih kecil dari 0,005. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa data pendapatan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan produksi di Desa Latu tidak berdistribusi normal.

Uji *Wilcoxon Signed Rank Test*

Hasil uji normalitas variabel efisiensi waktu dengan uji *wilcoxon signed test* terlihat berikut ini.

Hasil Uji Normalitas Variabel Efisiensi Waktu

		N	<i>Mean Rank</i>	<i>Sum of Ranks</i>
Ses – Seb	<i>Negative ranks</i>	0 ^a	.00	.00
	<i>Positive Ranks</i>	24 ^b	12.50	300.00
	<i>Ties</i>	0 ^c		
	Total	24		

a. Ses < Seb

b. Ses > Seb

c. Ses = Seb

Sumber; Hasil olah data penelitian, (2024)

Hasil analisis data menunjukkan bahwa tidak terdapat pengurangan efisiensi waktu setelah pembangunan jalan produksi di Desa Latu, dengan nilai *negative rank* atau selisih negatif sebesar 0 pada nilai N, *Mean Rank* dan *Sum Rank*. Hal ini menunjukkan bahwa tidak ada pengurangan efisiensi waktu antara sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan produksi di Desa Latu. Selain itu, terdapat 24 data positif yang menunjukkan peningkatan efisiensi waktu dari sebelum adanya pembangunan jalan produksi ke setelah adanya

pembangunan jalan produksi di Desa Latu. Rata-rata peningkatan efisiensi waktu adalah sebesar 12,50 dengan jumlah rang positif (*sum of rank*) sebesar 300,000. Nilai *Ties* menunjukkan bahwa tidak ada nilai efisiensi waktu yang sama antara sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan produksi di Desa Latu.

Hasil Uji *Wilcoxon Signed Test* Variabel Efisiensi Waktu

	Ses – Seb
Z	-4.355 ^b
<i>Asymp. Sig. (2-tailed)</i>	<.001
a. <i>Wilcoxon Signed Ranks Test</i>	
b. <i>Based on negative ranks.</i>	

Sumber; Hasil olah data penelitian, (2024)

Berdasarkan hasil uji *wilcoxon signed test* tersebut diatas didapatkan nilai Z sebesar -4.355 dan nilai *asymp sig. (2-tailed)* 0.001 lebih kecil dari tingkat alfa 5% (0,05) sehingga menolak H_0 , maka kesimpulannya terdapat perbedaan rata-rata efisiensi waktu sebelum dan setelah adanya pembangunan jalan produksi di Desa Latu.

Selanjutnya hasil uji normalitas variabel distribusi melalui uji *wilcoxon signed test* terlihat berikut ini.

Hasil Uji Normalitas Variabel Distribusi

		N	Mean Rank	Sum of Ranks
Ses – Seb	<i>Negative ranks</i>	18 ^a	9.50	171.00
	<i>Positive Ranks</i>	0 ^b	.00	.00
	<i>Ties</i>	6 ^c		
	Total	24		

a. Ses < Seb

b. Ses > Seb

c. Ses = Seb

Sumber; Hasil olah data penelitian, (2024)

Hasil distribusi hasil efisiensi waktu sebelum dan sesudah pembangunan jalan produksi di Desa Latu, terdapat *negative rank* atau selisih negatif dengan nilai N sebesar 24, *Mean Rank* sebesar 9,50, dan *Sum Rank* sebesar 171,00. Hal ini menunjukkan adanya pengurangan dari nilai distribusi sebelum dan sesudah pembangunan jalan produksi di Desa Latu. Sementara itu, tidak terdapat *positive rank* atau selisih positif yang menunjukkan peningkatan hasil distribusi dari sebelum ke sesudah pembangunan jalan produksi di Desa

Latu, dengan nilai N sebesar 0. Rata-rata peningkatan distribusi adalah 0,00 dengan jumlah rang positif (*sum of rank*) sebesar 0,00. Nilai *Ties* atau kesamaan menunjukkan bahwa terdapat nilai distribusi yang sama antara sebelum dan sesudah pembangunan jalan produksi di Desa Latu, dengan nilai *Ties* sebesar 6.

Hasil Uji *Wilcoxon Signed Test* Variabel Distribusi

	Ses – Seb
Z	-3.852 ^b
<i>Asymp. Sig. (2-tailed)</i>	<.001
a. <i>Wilcoxon Signed Ranks Test</i>	
b. <i>Based on negative ranks.</i>	

Sumber; Hasil olah data penelitian, (2024)

Berdasarkan hasil uji wilcoxon signed test didapatkan nilai Z sebesar -3.852 dan nilai asymp sig. (2-tailed) 0.001 lebih kecil dari tingkat alfa 5% (0,05) sehingga menolak H_0 , maka kesimpulannya terdapat perbedaan rata-rata distribusi sebelum dan sesudah adanya Pembangunan jalan produksi di Desa Latu.

Selanjutnya hasil uji normalitas variabel pendapatan melalui uji *wilcoxon signed test* terlihat berikut ini.

Hasil Uji Normalitas Variabel Pendapatan

		N	Mean Rank	Sum of Ranks
Ses – Seb	<i>Negative ranks</i>	0 ^a	.00	.00
	<i>Positive Ranks</i>	24 ^b	12.50	300.00
	<i>Ties</i>	0 ^c		
	Total	24		
a. Ses < Seb				
b. Ses > Seb				
c. Ses = Seb				

Sumber; Hasil olah data penelitian, (2024)

Negative rank atau selisih negatif antara hasil pendapatan untuk sebelum dan sesudah adanya Pembangunan jalan produksi di Desa Latu adalah 0, baik itu pada nilai N, *Mean Rank* maupun *Sum Rank*. Nilai 0 tersebut menunjukkan tidak adanya pengurangan dari nilai sebelum dan sesudah adanya Pembangunan jalan produksi di Desa Latu. Sedangkan *positif rank* atau selisih positif menunjukkan hasil pendapatn sebelum dan sesudah adanya pemabngunan jalan produksi di Desa Latu terdapat 24 data positif (N) yang artinya ke 24

responden mengalami peningkatan hasil pendapatan dari sebelum adanya Pembangunan jalan produksi ke nilai sesudah adanya Pembangunan jalan produksi. Mean atau rata-rata peningkatan tersebut adalah sebesar 12,50 sedangkan jumlah rang positif atau *sum of rank* adalah sebesar 300,000. Kemudian nilai Ties atau kesamaan menunjukkan kesamaan nilai pendapatan sebelum dan sesudah adanya Pembangunan jalan produksi di Desa Latu menunjukkan nilainya 0, sehingga dapat dikatakan bahwa tidak adanya nilai pendapatan yang sama antara sebelum dan sesudah adanya Pembangunan jalan produksi di Desa Latu.

Hasil Uji *Wilcoxon Signed Test* Variabel Pendapatan

	Ses – Seb
Z	-4.401 ^b
<i>Asymp. Sig. (2-tailed)</i>	<.001
a. <i>Wilcoxon Signed Ranks Test</i>	
b. <i>Based on negative ranks.</i>	

Sumber; Hasil olah data penelitian, (2024)

Berdasarkan hasil uji wilcoxon signed test didapatkan nilai Z sebesar -4.401 dan nilai *asymp sig. (2-tailed)* 0.001 lebih kecil dari tingkat alfa 5% (0,05) sehingga menolak H_0 , maka kesimpulannya terdapat perbedaan rata-rata jumlah pendapatan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan produksi di Desa Latu.

Pembangunan Jalan Produksi Terhadap Efisiensi Waktu

Pembangunan infrastruktur jalan (salah satu subsektor infrastruktur), memiliki karakteristik mobilitas yang menghidupkan kembali wilayah maju dan elemen aksesibilitas yang membuka ruang terbuka hijau atau di hutan. Efisiensi dan alokasi modal menjadi aspek penting dalam pertumbuhan subsektor ini. Alokasi investasi di subsektor infrastruktur jalan mungkin tidak akan memberikan hasil terbaik tanpa peningkatan efisiensi (Iriyena et al., 2019).

Hasil penelitian yang dilakukan untuk membandingkan efisiensi waktu sebelum dan sesudah pembangunan jalan produksi, ditemukan bahwa terdapat perbedaan yang cukup signifikan, dimana nilai *negative rank* atau selisih negative antara hasil efisiensi waktu untuk sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan produksi di Desa Latu adalah 0, baik itu pada nilai N, *Mean Rank* maupun *Sum Rank*. Nilai 0. Sedangkan *positif rank* atau selisih positif menunjukkan hasil efisiensi waktu sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan

produksi di Desa Latu terdapat 24 data positif. Hal menunjukkan sebelum adanya jalan produksi, masyarakat Desa Latu sering mengalami kesulitan dalam mengangkut hasil pertanian dan barang dagangan ke pasar atau tempat tujuan lainnya. Transportasi yang terbatas dan akses jalan yang sulit membuat efisiensi waktu menjadi rendah. Namun, setelah adanya pembangunan jalan produksi yang baru, efisiensi waktu masyarakat Desa Latu meningkat secara drastis. Masyarakat dapat mengakses jalan dengan lebih mudah dan cepat, sehingga waktu yang diperlukan untuk mengangkut barang dan hasil pertanian menjadi lebih efisien. Dampak positif ini tercermin dalam perbedaan rata-rata efisiensi waktu sebelum dan sesudah pembangunan jalan produksi.

Adapun akses transportasi mempercepat dan mempersingkat waktu pengangkutan hasil produksi oleh mobil. Hasil diangkut dari kebun ke penadah ataupun rumah pemilik kebun yang berada di desa untuk proses pengolahan. Setelah itu diangkut untuk dijual ke Kota Masohi dan Ambon. Sebelum dibangun jalan produksi, petani kebun membutuhkan waktu sekitar 1-2 jam untuk sampai ke penadah atau tempat pengolahan di Desa Latu. Namun, setelah dibangun jalan produksi, hanya membutuhkan waktu 30 – 45 menit, dan bahkan pembeli dapat langsung pergi ke kebun untuk melakukan transaksi pembelian. Dengan waktu yang relative lebih cepat membuat aktifitas penyetoran hasil bisa berlangsung 2 – 3 kali dalam sehari yang otomatis menambah kuantitas hasil kebun yang bisa didistribusikan. Menurut Iek, (2012) bahwa manfaat penting dari pembangunan sarana transportasi antara lain; berkurangnya biaya eksploitasi, mendorong pembangunan ekonomi, menghemat waktu bagi penumpang dan angkutan barang, berkurangnya kerusakan dan kecelakaan serta bertambahnya kenyamanan pengguna jalan.

Pembangunan Jalan Produksi Terhadap Distribusi

Pembangunan desa mencakup bidang penyelenggaraan pemerintahan desa, pelaksanaan pembangunan desa, pembinaan kemasyarakatan desa dan pemberdayaan masyarakat desa. Salah satunya adalah pembangunan prasarana transportasi darat yakni jalan lingkungan. Pembangunan infrastruktur jalan merupakan sarana yang paling mendasar yang bertujuan untuk mendukung kelancaran, distribusi barang, maupun jaringan transportasi manusia (Sasmito et al., 2023).

Temuan kajian ini menunjukkan tidak adanya pengaruh yang signifikan dalam distribusi barang dan jasa sebelum dan setelah pembangunan jalan produksi, dimana nilai

negative rank atau selisih negatif antara hasil distribusi untuk sebelum dan sesudah adanya Pembangunan jalan produksi di Desa Latu adalah nilai N sebesar 24, *Mean Rank* sebesar 9,50 dan *Sum Rank* 171,00. Sedangkan *positif rank* atau selisih positif menunjukkan hasil distribusi sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan produksi di Desa Latu terdapat 0. Dalam penelitian ini, dilakukan survei terhadap sejumlah responden lokal di Desa Latu. Mereka diminta untuk memberikan tanggapan terkait distribusi barang dan jasa dengan kendaraan yang dimiliki sebelum dan setelah adanya pembangunan jalan produksi. Hasil survei menunjukkan bahwa setelah pembangunan jalan produksi, rata-rata distribusi barang dan jasa mengalami peningkatan yang signifikan. Hal ini dapat diindikasikan dari adanya peningkatan jumlah barang yang didistribusikan ke pasar lokal maupun ke daerah sekitarnya.

Perbedaan rata-rata distribusi sebelum dan setelah pembangunan jalan produksi juga menunjukkan adanya peningkatan efisiensi dalam distribusi barang dan jasa. Dengan jalan produksi yang baru, biaya dan waktu yang diperlukan untuk mendistribusikan barang dapat diminimalkan, sehingga meningkatkan efisiensi dalam rantai distribusi. Penelitian yang dilakukan oleh (Mastuti et al., 2021). menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur jalan di Desa Simpang Empat memberikan dampak yang positif terhadap perubahan kondisi sosial Masyarakat.

Pembangunan Jalan Produksi Terhadap Pendapatan

Pembangunan jalan produksi di Desa Latu telah membawa dampak yang signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat setempat. Salah satu dampak yang paling terasa adalah peningkatan jumlah pendapatan penduduk, dimana nilai *negative rank* atau selisih negatif antara hasil pendapatan untuk sebelum dan sesudah adanya Pembangunan jalan produksi di Desa Latu adalah 0, baik itu pada nilai N, *Mean Rank* maupun *Sum Rank*. Nilai 0. Sedangkan *positive rank* atau selisih positif menunjukkan hasil pendapatan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan produksi di Desa Latu terdapat 24 data positif. Data menunjukkan bahwa terdapat perbedaan rata-rata jumlah pendapatan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan produksi di Desa Latu. Hal ini menandakan bahwa pembangunan infrastruktur dapat memberikan kontribusi positif terhadap perekonomian dan kesejahteraan masyarakat pedesaan. Sebelum adanya jalan produksi, kehidupan ekonomi masyarakat Desa Latu terbatas oleh akses transportasi yang sulit. Hal ini membuat

mereka kesulitan dalam mengangkut hasil pertanian atau produk lokal ke pasar-pasar terdekat. Akibatnya, potensi pendapatan mereka juga terbatas. Namun, setelah adanya jalan produksi yang memudahkan akses transportasi, situasi berubah secara signifikan.

Adanya jalan produksi memungkinkan para petani dan pedagang lokal untuk lebih mudah mengirimkan hasil pertanian dan produk-produk mereka ke pasar. Dengan demikian, mereka dapat menjangkau pasar yang lebih luas dan mendapatkan harga yang lebih menguntungkan untuk barang dagangan mereka. Selain itu, akses yang lebih mudah juga membuka peluang untuk menjalin kemitraan dengan pihak-pihak luar desa, seperti perusahaan pengolahan hasil pertanian atau distributor besar, yang dapat membantu meningkatkan nilai tambah dan pemasaran produk-produk desa.

Kemudian adanya jalan produksi juga membuka peluang untuk sektor pariwisata dan industri kreatif. Dengan akses yang lebih mudah, Desa Latu dapat menjadi destinasi wisata yang menarik bagi wisatawan lokal maupun mancanegara. Hal ini membuka peluang untuk pengembangan usaha-usaha kreatif dan kerajinan lokal, seperti kerajinan tangan, kuliner khas daerah, dan lain sebagainya. Dengan demikian, penduduk desa dapat memperoleh pendapatan tambahan dari sektor-sektor ini.

Dampak positif dari pembangunan jalan produksi ini juga tercermin dalam data pendapatan masyarakat. Rata-rata jumlah pendapatan penduduk Desa Latu mengalami peningkatan yang signifikan setelah jalan produksi selesai dibangun. Hal ini menunjukkan bahwa akses yang lebih mudah ke pasar dan peluang-peluang baru yang terbuka telah membawa dampak positif langsung terhadap kesejahteraan masyarakat desa.

Hasil penelitian Agustina et al., (2022) menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur jalan tani dan irigasi berdampak besar terhadap pendapatan masyarakat Desa Atari Jaya. Penelitian lainnya oleh Wahyu Hamidi, (2023) menunjukkan bahwa keberadaan jalan Tol Bangkinang-Pekanbaru berdampak terhadap usaha masyarakat di Kecamatan Tambang Kabupaten Kampar. Terutama pada pendapatan usaha masyarakat sebelum dan sesudah keberadaan jalan Tol Bangkinang-Pekanbaru, untuk Desa Palung terdapat perbedaan yang signifikan antara pendapatan sebelum dan sesudah keberadaan jalan Tol Bangkinang-Pekanbaru. Pada Desa Sungai Pinang juga terdapat perbedaan yang signifikan antara pendapatan sebelum dan sesudah keberadaan jalan Tol Bangkinang-Pekanbaru.

Penutup

Berdasarkan dari penelitian dan analisis yang telah dilakukan, maka dapat diambil kesimpulan bahwa efisiensi waktu sebelum dan sesudah keberadaan jalan produksi di Desa Latu Kecamatan Amalatu Kabupaten Seram Bagian Barat diperoleh hasil yang signifikan, artinya terdapat perbedaan antara efisiensi waktu sebelum dan sesudah keberadaan jalan produksi. Sama halnya dengan pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah keberadaan jalan produksi di Desa Latu Kecamatan Amalatu Kabupaten Seram Bagian Barat peroleh hasil yang signifikan, artinya terdapat perbedaan antara pendapatan sebelum dan sesudah keberadaan jalan produksi. Namun distribusi masyarakat sebelum dan sesudah keberadaan jalan produksi di Desa Latu Kecamatan Amalatu Kabupaten Seram Bagian Barat diperoleh hasil yang tidak signifikan, yang berarti tidak terdapat perbedaan antara distribusi sebelum dan sesudah keberadaan jalan produksi.

Saran

Dalam konteks pembangunan jalan produksi di pedesaan, penting untuk terus melakukan evaluasi terhadap dampaknya pada pendapatan, efisiensi waktu dan distribusi barang dan jasa serta lain sebagainya. Hasil dari studi ini memberikan gambaran yang jelas bahwa pembangunan jalan produksi memiliki dampak terhadap tiga indikator tersebut di Desa Latu. Namun, perlu juga diperhatikan dampak lainnya seperti lingkungan, sosial dan ekonomi agar terus terjaga. Mengingat pentingnya jalan produksi untuk petani kebun maka diharapkan Pemerintah Daerah lebih memprioritaskan untuk penganggarannya karena masih banyak areal kebun masyarakat yang belum terjangkau pembangunan jalan produksi di Desa Latu.

Penelitian ini hanya mempertimbangkan dampak pembangunan jalan terhadap aspek ekonomi masyarakat tanpa memasukkan pengaruh sosial dan lingkungan. Oleh karena itu, disarankan bagi peneliti berikutnya untuk memperluas cakupan penelitian dengan menggali pengaruh pembangunan jalan terhadap aspek sosial, lingkungan dan juga potensi agrowisata. Selain itu, penelitian dapat melibatkan studi kasus di desa-desa yang memiliki karakteristik serupa guna melakukan perbandingan dan mengidentifikasi pola atau tren yang dapat digeneralisasi.

Daftar Pustaka

- Agustina, S., Saenong, Z., & Tondi, L. (2022). Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pendapatan Masyarakat (Studi Kasus di Desa Atari Jaya Kecamatan Lalembuu Kabupaten Konawe Selatan). *Journal Economics Technology And Entrepreneur*, 01(02).
<https://azramediaindonesia.com/index.php/ecotechnopreneur/article/view/191>
- Amalia, S. (2017). *Analisis Sektor Perkebunan Sebagai Pendorong Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat ditinjau dari Perspektif Ekonomi Islam (Studi di Kabupaten Pesawaran)*.
<http://repository.radenintan.ac.id/2437/>
- Hossain, M. Israil. (2021). Covid-19 Induced Exacerbated Problems and the Vicious Circle of Migrants' Household Poverty in Bangladesh: A Case Study. *Asian Review of Social Sciences*, 10(2). <https://doi.org/10.51983/arss-2021.10.2.2860>
- Iek, M. (2012). Analisis Dampak Pembangunan Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat di Pedalaman May Brat Provinsi Papua Barat. *Analisis Dampak Pembangunan Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Pedalaman May Brat Provinsi Papua Barat*, 66. <https://ojs.unud.ac.id/index.php/jekt/article/view/4510>
- Iriyena, P., Naukoko, T. A., & Siwu, H. F. D. (2019). Analisis Pengaruh Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kabupaten Kaimana 2007-2017. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 19(02).
<https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/jbie/article/view/24861>
- Iyaji, D. (2022). Public Infrastructure Expenditure and Economic Growth in Nigeria: A Test of The Big Push Theory. *International Journal of Current Research in the Humanities (IJCRH)*, 24. <https://rb.gy/r1a9rh>
- Jhingan, M. L. (2012). *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*. Penerjemah D. In *Guritno*. PT. Raja Grafindo.
- Mastuti, R., Chalik, A., Kurniawan, T. S., & Natasha, N. (2021). Dampak Pembangunan Jalan Desa Terhadap Kondisi Sosial Masyarakat. *Jurnal Pemberdayaan Komunitas MH Thamrin*, 3(2). <https://doi.org/10.37012/jpkmht.v3i2.555>
- PP No. 12 Tahun 2012. (n.d.). Retrieved March 27, 2024, from <https://peraturan.bpk.go.id/Details/5224/pp-no-12-tahun-2012>

- Sasmito, B., Setiadj, B. H., & Isnanto, R. (2023). Deteksi Kerusakan Jalan Menggunakan Pengolahan Citra Deep Learning di Kota Semarang. *TEKNIK*, 44(1). <https://doi.org/10.14710/teknik.v44i1.51908>
- Sugiyono. (2006). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D. In Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D. In *Koleksi Buku UPT Perpustakaan Universitas Negeri Malang*.
- UU No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, 1 Pemerintah Republik Indonesia (2004).
- Wahyu Hamidi, P. M. D. T. (2023). Dampak Keberadaan Jalan Tol Bangkinang-Pekanbaru Terhadap Usaha Masyarakat di Kecamatan Tambang Kabupaten Kampar. *Journal Economy and Currency Study (JECS)*, 5(1), 118–128. <https://doi.org/10.51178/jecs.v5i1.1587>
- Wu, X., Zhao, W., Ma, T., & Yang, Z. (2019). Improving the Efficiency of Highway Construction Project Management Using Lean Management. *Sustainability (Switzerland)*, 11(13). <https://doi.org/10.3390/su11133646>